



август 2020 • #87

Движок

про автомобили в деталях



БОЛЬШОЙ ТЕСТ

38

КАРКАСНЫЕ ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Airline • Alca Special • Alca Start • ACDelco • Bosch Eco • Bosch Twin • Denso • Goodwill



Сравниваем топовые комплектации

Nissan
Qashqai

VS

Mitsubishi
ASX

16

ОБНОВЛЕННЫЙ



52

Не такой уж и протак!



Тест-драйв
JAC N-80

30

Как делают современные глушители

Изучаем завод Trialli под Петербургом

58

«Мы 16 лет ждали этого момента!»

Новый петербургский автодром «Игора Драйв» принял этап РСКГ



С запуском двигателя кабину наполняет мерное стрекотание дизельного движка с вполне приемлемыми децибелами. И вот тут главное — не забыть, что ручник — пневматический: «крантик» располагается справа у подушки сиденья водителя



Не такой уж и простак!

JAC N-80



Сергей Жуков

Среднетоннажный грузовик JAC N-80 из Поднебесной присутствует на российском рынке чуть больше года. Спросите, что заставило нас обратить на него внимание? Давайте сохраним интригу, а пока — о самом автомобиле.

Начнем с того, что данный сегмент коммерческого транспорта в свое время был отдан на откуп зарубежным производителям. Среднетоннажные грузовики полной массой 6–12 тонн с кабиной над двигателем российский автопром практически не выпускает — впрочем, как и подобные малотоннажники полной массой 3,5–6 тонн.

Этим не преминули воспользоваться корейские (Hyundai Truck), японские (Mitsubishi Fuso, Isuzu, Hino) и китайские (Foton, JAC) производители коммерческого подвижного состава. Причем корейцы долгое время держали лидерство по продажам. Чуть позже основные игроки даже локализовались. Лакомый кусок от этого пирога захотели откусить и многочисленные китайские бренды, из которых закрепиться на нашем рынке смогли лишь

Foton и JAC. Одна из моделей JAC и оказалась у нас на тесте.

Среднетоннажный JAC N-80 получил Одобрение типа транспортного средства в конце 2018 года, но продажи начались лишь весной 2019-го — эта машина заменила модель N75. Автомобиль прошел адаптацию как к дорожным, так и к погодным условиям разных климатических зон России. На сегодня данное среднетоннажное шасси является самым доступным в классе в диапазоне полных масс от 7,5 до 8,5 тонн.

Хотя JAC не любит афишировать эту связь, на продуктовую линейку очевидно оказывает влияние компания Isuzu: «дружбу» с этим брендом с головой выдает кабина N-80, хотя она и не последнего

модельного ряда. А поскольку ясно, откуда ноги растут, в дальнейшей оценке грузовика, как ни крути, будут проявляться родственные узы.

Снаружи и внутри

Что бросается в глаза, так это «иконостас» из зеркал заднего вида, который дополнен сферическим зеркалом обзора перед бампером. От пытливого взора не скроется наличие ресиверов, которые указывают на присутствие пневматической тормозной системы. Ну и конечно, имеется небольшой бачок с голубой пробкой — с реагентом AdBlue.



В JAC N-80 имеется зимний пакет, в который входят отопитель салона повышенной производительности, дополнительное утепление кабины, москитная сетка и теплоизоляционный экран на радиатор системы охлаждения. Кроме того, присутствует нагревательный элемент масляного картера и системы охлаждения двигателя. За дополнительную плату машину оснастят жидкостным предпусковым подогревателем Webasto

Двигатель грузовика соответствует нормам «Евро-5».

В кабине, на первый взгляд, все на месте.

Главное — нет китайского китча и фенольного запаха.

Доступ в кабину удобный. Устраиваюсь на водительском сиденье и понимаю, что эргономика явно создавалась японцами: при росте

выше среднего так и не уда-

лось добиться желаемого положения за рулем. И это несмотря на регулируемую рулевую колонку по углу наклона и вылету.

Пол в кабине ровный. Двое могут разместиться с комфортом, трое — только при вояже на небольшое расстояние. Неполноценное среднее сиденье легко превращается в столик для работы с документами. Кстати, на нем можно и перекусить в случае чего.

Из обустройства следует отметить центральную блокировку дверей, сервопривод стеклоподъемников, подогрев зеркал заднего вида, радиоприемник с МРЗ, тахограф и круиз-контроль. За дополнительную плату в кабину



Диссонансом слева от рулевой колонки выглядят две красные кнопки: включение питания гидроборта и освещения грузового пространства фургона

поставят и кондиционер. В целом неплохо, но есть претензии к качеству сборки, да и общее ощущение аскетизма не покидает: N-80 — это не туристический лайнер, а инструмент для зарабатывания денег.

За кабиной попадаете на глаза расширительный бачок системы охлаждения, коробочка блока предохранителей (не самое удачное расположение), видна защита картера, за боковой защитой — уже упомянутый бачок с AdBlue, топливный бак на 130 литров и топливный фильтр с подогревом и влагоотделителем. Из-за гидроборта запаска в заднем свесе крепится специальным кронштейном.



С другой стороны — собственно, коробка с джойстиком управления подъемником. В «базе» — ресиверы тормозной пневмосистемы с аппаратурой подготовки воздуха, защищающий их фартук, аккумуляторный ящик и воздушный фильтр с патрубком.

Доступ к системам силового агрегата удобный: все на виду.

Стоимость шасси JAC N-80 в базовой комплектации на российском рынке начинается

от **2120 000** ₪

На шасси распространяется заводская гарантия:

3 года
или **200 тыс. км**

ХАРАКТЕРИСТИКИ шасси JAC N-80

Полная масса, кг	7950
Грузоподъемность, кг	5130
Габариты (длина x ширина x высота), мм	6945x1995x2222
Колесная база, мм	3845
Емкость топливного бака, л	130
Емкость бака с AdBlue, л	19
Двигатель	
Модель/тип	Cummins ISF3.8s5154 («Евро-5»), дизельный с системой питания Common rail и SCR
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	152/2600
Максимальный крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	491/1200–1900
Коробка передач	Механическая, 6-ст.
Подвеска	Рессорная, сзади — со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза	Пневматические с ABS
спереди	дисковые
сзади	барabanные
Колеса	215/75 R17,5

Cummins ISF3.8s5154 («Евро-5») развивает 152 л.с. Максимальный крутящий момент — 491 Нм. Двигатель агрегируется с механической 6-ступенчатой трансмиссией. Присутствует моторный тормоз. Коробка отбора мощности идет за дополнительную плату.

Шасси среднетоннажника имеет рессорную подвеску. Причем заднюю снабдили стабилизатором поперечной устойчивости. Тормозные механизмы спереди дисковые, сзади — барабанные. Колеса размерностью 215/75 R17,5.

JAC N-80 рассчитан на полную массу 7950 кг. При этом полезная нагрузка шасси может составлять до 5130 кг. Кстати, на данный момент на шасси предлагается превеликое множество надстроек различного назначения от отечественных производителей.

В нашем конкретном случае на шасси был установлен фургон-рефрижератор производственного предприятия «Автомеханический завод» (Нижний Новгород). У фургона одна боковая дверь с правой стороны и распашные двери в заднем проеме. Внутри предусмотрены закладные элементы для крепления груза и установки полок, а также освещение. Вся фурнитура — из нержавеющей стали импортного производства. В качестве холодильной установки используется южнокорейский агрегат Dongin Thermo DM-500CH.

На ходу

Передачи включаются четко, ходы небольшие. Сразу определяется неплохая динамика разгона.

Можно даже сказать, резвая: у мотора достаточный запас мощности.

Машина получилась маневренной, с отменным обзором с места водителя. Особенно удалось уже упомянутое обилие зеркал. Они позволяют водителю четко отслеживать обстановку вокруг грузовика.

А вот с подвеской не все так однозначно: она чрезмерно мягкая. Не заметив небольшой изъян в асфальте, можно пережить не самые приятные минуты: фургон начнет раскачиваться из стороны в сторону, при этом одновременно погасит амплитуду колебаний непростое. Обычно производители все-таки делают подвеску более жесткой, чтобы под нагрузкой автомобиль сохранял достаточную плавность хода. В остальном — трудяга.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Рентрак Трейд», официальному дилеру «Джак Автомобиль», за предоставленный грузовик.

